

Rok 1901.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część L.V. — Wydana i rozesłana dnia 24. sierpnia 1901.

Treść: (M 128—130.) 128. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Karlowych Warów (Dalwig) do Merkelsgrünu. — 129. Obwieszczenie o stanowczem dozwoleniu urzędowego uwierzytelniania XXXV a typu elektromierzy, tudzież o prowizorycznym aprobowaniu typów XLVI i XLVII. — 130. Rozporządzenie, tyczące się ustanowienia sądów powiatowych w Bojkowicach i Pohorzelicach na Morawie.

128.

Dokument koncesyjny z dnia 7. sierpnia 1901,

na kolej lokalną od Karlowych Warów (Dalwig) do Merkelsgrünu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami karlowarskiej Spółce przemysłu kaolinowego i gwareciwu „Frisch Glück Böhmisches Gewerkschaft” na ich prośbę koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalo-torowa wychodząca ze stacji dobiegowej, powstać mającej przy szlaku linii chomutowsko-chebskiej wyłącznie uprzywilejowanej kolej busztelehradzkiej na obszarze gminy Dalwig obok Karlowych Warów, a wiodąca na Ilroznietyn do Merkelsgrünu, tudzież taką samą koncesję na połączone z nią kolej podjazdowe do cechu Eleonory i do Nowego szybu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonarzy

dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyonarzy obowiązani są skończyć budowę kolej koncesjonowanej najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, złożyć mają koncesyonarzy na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze swoje.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucję ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się koncesyonarzy prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszom do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznalby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesyjonalnych i ruchu na nich zastosować się powinni koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolej żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyzość, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne, a natomiast trzymać się będzie trzeba osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyjuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszów.

Emisja obligacji pierwszeństwa jest wzbroniona.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakież imiennego, podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami sprawienia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu

pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwoli na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego, podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki, jakież formularze wydać się mających akcji podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą

Postanowienia te stosowane będą także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjusz zatwierdzają się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do sprawiania i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis, tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjonalnej. Przepisy rzeczywiście rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzenniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopłnienie ich na tej kolej jako drugorzędnej, a w skutek tego zbudzo-

wanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyjusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo- wej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosowane być mają analogicznie takie same taryfy, jak do transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesji, tudzież ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §sie 2im zobowiązania co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 9.

Ruch na kolejach, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesyjuszy, a koncesyjusze zwracać mają Rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który Rząd zawrze z koncesyjuszymi.

§. 10.

Koncesyjusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzyma-

muje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi ich częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolei koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, i wszelkie inne daniny publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za datki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatkowi, i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyjuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego, w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 aż do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej, potrzebnej na programowe oprocentowanie i umarzanie pożyczki hipotecznej celem zgromadzenia

dzenia kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego zaciągniętej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd za- twierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonalnych spłacanie z własnych funduszy rzeczonej pożyczki hipotecznej w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiarkowaną zaś powyżej ratę ryczałtową za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach pół- rocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonalnym podatkiem rentowym, od tej renty odkupu opłacić się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl ustępów powyższych koncesyonalnych płacić się mających, zapłacić kapitał, wy- równywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po stracienniu, jak się samo przez się rozumie dodatku w myśl postanowień ustępu 2, jeżeliby się takowy w nich zawierał.

Gdyby państwo zainicjowało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczne będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolej niniejszym koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe, własnością koncesyonalnych będące, i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które będą jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, (ll. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjmowaniu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesyonalne obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonalne nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie wyjdą z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

10 Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 7),

prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonariusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, kolejki podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonariusze posiadały, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 6.

Tak wtedy, gdy koncesya upłynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio do celu i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcyonariusza, a w szczególności może nadzorować w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegować w tym celu funkcyonariuszów na koszt koncesyonariuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także

prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadomowej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za niciastającą nadal.

Wittek r. w.

129.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 10. sierpnia 1901,

o stanowczem dozwoleniu urzędowego uwierzytelniania XXXV a typu elektromierzy, tudzież o prowizorycznym aprobowaniu typów XLVI i XLVII.

Na zasadzie ustawy z dnia 23. lipca 1871, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1872 i w wykonaniu przepisów o urzędowem sprawdzaniu i uwierzytelnianiu przyrządów do pomiaru zużycia elektryczności (rozdział V, punkt 21 i 22), ogłoszonych rozporządzeniem Ministerstwa handlu z dnia 4. lipca 1900, Dz. u. p. Nr. 176, Dyrektor e. k. Komisji głównej miar i wag pozwolił stanowczo przyjmować do urzędowego uwierzytelniania typ elektromierzy XXXV a, zaś co do typów XLVI i XLVII udzielił tego pozwolenia prowizorycznie.

Dokładniejszy opis tych trzech typów ogłoszony zostanie później.

Typ elektromierzy	Aprobowany stanowczo prawoznaczy	Oznaczenie	Rodzaj prądu	System przewodowy	Znamiona	Zamknięcie urzędowe plombami i ilość plomb
XXXV a	1	Elektromierz O'Keenana	Prąd stary	Dwuprzewodowy	Liczydło amperogodzinowe, jak typ XXXV, ale zbieracz umieszczony poniżej zamknięcia plombą i zewnętrznie tegoż (dostępne dla dostawcy prądu). Przedstawiony przez „Danubie“, spółkę akcyjną wyrobu aparatów dla fabryk gazu, przyrządów do oświetlania, tudzież narzędzi mierniczych, w Wiedniu.	1
XLVI	1	Elektromierz Ferrarisa	Prąd przemienny	Dwuprzewodowy	Liczydło motorowe według systemu Ferrarisa, składające się z 3 płaskich, po jednej i tej samej stronie umieszczonych zezwojów elektromagnesowych i 2 obracających się tarcz. Przedstawiony przez Austriacką Spółkę elektryczną „Union“ w Wiedniu.	2
XLVII	1	Elektromierz Ferrarisa	Prąd przemienny	Trójprzewodowy	Jak typ XLVI, ale liczydło trójprzewodowe. Przedstawiony przez Austriacką Spółkę elektryczną „Union“ w Wiedniu.	2

Call r. w.

130.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 16. sierpnia 1901, tyczające się ustanowienia sądów powiatowych w Bojkowicach i Pohorzelicach na Morawie.

Na zasadzie §. 2 ustawy z dnia 11. czerwca 1868, Dz. u. p. Nr. 59, ustanawia się:

1. w okręgu Sądu obwodowego węgiersko-hradyskiego dla gmin Bojkowice, Bzowa, Hostietyń, Stary Hrozenków z Żyłkową, Wyszkowcem i Wapienicą, Kładna-Żylin, Komnia, Karków, Petrówka, Pitin, Przeczkowice, Rudyce, Szanów i Zahorowice, do Sądu powiatowego węgiersko-brodzkiego należących, tudzież dla gmin Rokietnice i Rudimów, do Sądu powiatowego walasko-klobuskiego przy-

dzielonych, sąd powiatowy z siedzibą urzędową w Bojkowicach;

2. w okręgu Sądu krajowego berneńskiego dla gmin Kopaszowice, Maleszowice, Medłów, Smolin, Odrowice, Pohorzelice, Prawłów i Cwierczowice, do Sądu powiatowego zydlachowickiego należących, dalej dla gmin Darnopole, Braniszowice z Winogradami, Lodenice i Szumice w powiecie sądowym morawsko-krumłowskim, wreszcie dla gmin Nowa Wieś, Puzdrzany, Troskotowice, Pasohlawki i Wlasatyce w powiecie sądowym mikułowskim, sąd powiatowy z siedzibą urzędową w Pohorzelicach.

Od chwili, w której rzeczone sądy rozpoczną swoje czynności, a która oznaczona i ogłoszona będzie później, wyłączone zostaną wymienione powyżej gminy z okręgów tamtych sądów powiatowych.

Spens r. w.